ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಾನು ಎಲ್ಲೂ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಇಲ್ಲೇ ಇದ್ದೇನೆ; ಈ ಸದನದಲ್ಲೇ ಇದ್ದೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಆಯಿತು, ಈಗ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯ ಮಾಡೋಣ. ನಾನು ಈ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಅರ್ಧ ಗಂಟೆ ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದದ್ದು, ಏಕೆಂದರೆ ಅನೇಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಡೀನೋಟಿಫಿಕೇಶನ್, ಎನ್ನುವಂಥಾದ್ದು, ಇದು ಒಂದು ದಂಧೆಯಾಗಿ ಬಿಟ್ಟಿದೆ.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಇದು ಒಂದು ದಂಧೆ, ಹಗಲು ದರೋಡೆ ಆಗಿ ಬಿಟ್ಟಿದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಇದು ಒಂದು ದಂಧೆಯಾಗಿದೆ, ಆ ದಂಧೆಗೆ ಜನರು ಯಾರನ್ನೂ ಬಯ್ಯುವುದಿಲ್ಲ, ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಬಿಟ್ಟು; ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೂ ಬಯ್ಯುವುದಿಲ್ಲ, ಇನ್ಯಾರನ್ನೂ ಜನ ಬಯ್ಯುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ವಿಷಯ ಚರ್ಚೆಯಾಗಲಿ, ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಇದನ್ನು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸೋಣ. ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿಯವರ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳೋಣ.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಾನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದೇನೆಂದರೆ ನೂರಕ್ಕೆ ತೊಂಭತ್ತು ಭಾಗ ಕನ್ನಡಿಗರಿಗೆ ನಿವೇಶನ ಇಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ನಾನು ಇದಕ್ಕೆ ಸಮಯವನ್ನು ಚರ್ಚೆಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ಆ ದಿವಸ ನೀವು ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಬಹುದು. ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಬಸವರಾಜರಾಯರೆಡ್ಡಿಯವರೆ, ತಮ್ಮ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಕೇಳಿ.

2000-2006ರ ವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಾಹನ ಅಪಘಾತ ಕುರಿತು.

144 (771) ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ್ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ (ಯಲಬುರ್ಗಾ): ಮಾನ್ಯ ಗೃಹ, ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಸಂಸದೀಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಚಿವರು) ಈ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಉತ್ತರಿಸುವರೇ?

1. 2000 ಇಸವಿಯಿಂದ 2006 ರ ಮಾರ್ಚ್ ಮಾಹೆ ಯವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಲಾದ ವಾಹನ ಅಪಘಾತಗಳು ಎಷ್ಟು. (ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಮಾಹಿತಿ ಒದಗಿಸುವುದು)

2. ಈ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಎಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಗಾಯಗಳಾಗಿವೆ ಹಾಗೂ ಎಷ್ಟು ಜನರು ಮೃತಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. (ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಮಾಹಿತಿ ಒದಗಿಸುವುದು)?

3. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ 2000 ರಿಂದ 2006ರ ಮೇ ವರೆವಿಗೂ ಸಂಭವಿಸಿರುವ ವಾಹನ ಅಪಘಾತಗಳು ಎಷ್ಟು ಹಾಗೂ ಈ ವಾಹನ ಅಪಘಾತದಿಂದ ಮೃತಪಟ್ಟವರ ಹಾಗೂ ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಷ್ಟು?

4. ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಸರ್ಕಾರ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಕ್ರಮಗಳೇನು?

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್ (ಗೃಹ, ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಸಂಸದೀಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಚಿವರು)

ಅನುಬಂಧ-1

1.2.3. 1.2000 ಇಸವಿಯಿಂದ 31.3.2006ರ ಮಾರ್ಚ್ ಮಾಹೆಯವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಲಾದ ವಾಹನ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಮೃತಪಟ್ಟವರ ಮತ್ತು ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು (ಜಿಲ್ಲಾವಾರು) ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ. (ಅನುಬಂಧ-1)

4. ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿರುವ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿವೆ:

1. ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಚಾಲಕರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮತ್ತು ಅತಿ ವೇಗ ಚಾಲನೆಯೇ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮ ಪಾಲನೆ ಮಾಡದ ಚಾಲಕರ ವಿರುದ್ಧ ಪ್ರಕರಣಗಳನ್ನು ದಾಖಲು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ವಿವರಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಇರುತ್ತವೆ.

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು
2003	10,48,031
2004	18,52,956
2005	23,06,555

2. ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಪ್ತಾಹಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಚರಿಸಿ ಜನರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ತಿಳುವಳಿಕೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಿ ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬಾಲ್ಯದಲ್ಲಿ ತಿಳುವಳಿಕೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

3. ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ರಸ್ತೆ ತಿರುವುಗಳಲ್ಲಿ, ಅಪಘಾತ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡಲು ಸೂಚನಾ ಫಲಕಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆಗೆ ಚಾಚಿಗೊಂಡಿರುವಳ ರೆಂಬೆ ಕೊಂಬೆಗಳನ್ನು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ ತೆಗೆದು ಹಾಕಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಮರಗಳು, ವಿದ್ಯುತ್, ಟೆಲಿಫೋನ್ ಕಂಬಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಬದಿಯಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ರಾತ್ರಿ ಸಮಯ

ಗಮನಿಸಲು ಪ್ರತಿಫಲನಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಸಂಭವಿಸುವ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

4. ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ 40 ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಏಯ್ಡ್ ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಿದ್ದು 34 ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಏಯ್ಡ್ ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳ ಕೆಲಸ ಮುಗಿದಿದೆ. ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಆರಂಭಿಸಲು ಅವು ಸಜ್ಜುಗೊಂಡಿವೆ. ಈ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಏಯ್ಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಗಾಯಗೊಂಡವರನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಸೇರಿಸಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆಕೊಡಿಸುವ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

5. ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ 36 ಆಯ್ದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿ ಗಸ್ತುವಾಹನಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳು ರಾಜ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ/ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಗಸ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅಪಘಾತಗಳಾದಾಗ ತಕ್ಷಣ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಧಾವಿಸಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಇವುಗಳ ಕಾರ್ಯ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

6. ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ/ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಆಯ್ದ 44 ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಆರೋಗ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ (ಆರೋಗ್ಯ ಇಲಾಖೆವತಿಯಿಂದ) ಟ್ರಾಮಾ ಕೇರ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಸಹ ಅಪಘಾತಗೊಳಗಾದಾಗ ತುರ್ತು ಚಿಕಿತ್ಸೆಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ (ಅನುಬಂಧ-2).

ಅನುಬಂಧ-1

ROAD ACCIDENTS AND CASUALTIES IN KARNATAKA FROM 01.01.2000 TO 31.03.2006

		NO.OFCASES		NO.OF PERSONS		
SI.NO	NAME OF THE UNITS	FATAL	NON	TOTAL	KILLED	INJURED
1	BANGLORE CITY	4783	52124	56907	5011	43641
2	MYSORE CITY	586	3514	4100	625	4360
3	HUBLI-DHARWAD CITY	613	4193	4806	665	5461
4	BANGALORE DISTRICT	3678	13449	17127	4078	19005
5	KOLAR	1394	4947	6341	1611	7147
6	K.G.F	166	863	1029	181	1143
7	TUMKUR	1660	6819	8479	11011	2010
8	MYSORE DISTRICT	719	2870	3589	812	5761
9	MANDYA	1267	6292	7559	1502	12745
10	HASSAN	1248	6110	7358	1435	11189
11	MADIKERI	243	1674	1917	266	2980
12	D.K.	1357	9303	10660	1510	14909
13	U.K.	898	4598	5496	982	7485
14	CHIKKAMAGALUR	592	3583	4175	699	7123
15	BELGAUM	2483	9957	12440	2869	20755
16	DHARWAD	600	2031	2631	714	4704
17	BIJAPUR	1123	4432	5555	1396	8348
18	GULBARGA	1304	5161	6465	1492	8801
19	RAICHUR	724	2639	3363	856	6052
20	BIDAR	866	4666	5532	992	7895
21	CHITRADURGA	1128	7294	8422	1415	14715
22	SHIMOGA	824	5497	6321	933	9771
23	BELLARY	1178	7904	9082	1325	12800
24	K.RAILWAYS	75	654	729	133	199
25	BAGALKOT	1022	3377	4399	1135	7166
26	CHAMARAJNAGAR	349	1254	1603	392	2835
27	DAVANAGERE	993	4718	5711	1146	9503
28	UDUPI	835	5064	5899	939	8203
29	GADAG	408	1460	1868	470	3879
30	HAVERI	873	4233	5106	1048	10554
31	KOPPAL	653	2279	2932	744	4791
	TOTAL	**34642**	**192959**	**227601**	**39366**	**294931**

ಅನುಬಂಧ-2

List of Trauma Care centre Hospitals under KHSDP

SL. NO	Name of the Hospitals	District
1	Hungund	Bagakot
2	Nelamangala	Bangalore(R)
3	Ramanagara	Bangalore (R)
4	Doddaballapur	Bangalore (R)
5	Nippani	Belgaum

6	Belgaum DH	Belgaum
7	Bijapur DH	Bijapur
8	Gundlupet	Chamarajanagar
9	Kollegal	Chamarajanagar
10	Tarikere	Chickmagalur
11	Chickmagalur	Chickmagalur
12	Chitradurga DH	Chitradurga
13	Hiriyur	Chitradurga
14	Molkalmuru	Chitradurga
15	Wenlock	DK
16	Puttur	DK
17	Davanagere DH	Davanagere
18	Hubli KMC	Dharwad
19	Channarayapatna`	Hassan
20	Sakaleshpur	Hassan
21	Hassan DH	Hassan
22	Haveri DH	Haveri
23	Madikerei DH	Kodagu
24	Kolar DH	Kolar
25	Mandya DH	Mandya
26	Hunsur	Mysore
27	Mysore DH	Mysore
28	Sagar	Shimoga
29	Shimoga DH	Shimoga
30	Tumkur DH	Tumkur
31	Honnavar	UK
32	Sirsi	UK
33	Karwar	UK
34	Kundapura	Udupi

List of Trauma care centre hospitals under KFW Project

SL. NO	Name of the Hospitals	District
1	Hospet	Bellary
2	Bellary DH	Bellary
3	Humnabad	Bidar
4	Bidar DH	Bidar
5	Shahapur	Gulbarga
6	Gulbarga DH	Gulbarga
7	Gangavati	Koppala
8	Raichur DHGundlupet	Raichur
9	Lingsugur	Raichur
10	Sindhunur Tarikere	Raichur

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿವೆ ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ನಾನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. 2003, 2004 ಮತ್ತು 2005ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 52 ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು ಅಪಘಾತವಾಗಿವೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. 2003ರಲ್ಲಿ 10 ಲಕ್ಷದ 48 ಸಾವಿರ ವಾಹನಗಳು, 2004ರಲ್ಲಿ 18 ಲಕ್ಷದ 52 ಸಾವಿರ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು 2005ರಲ್ಲಿ 23 ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು ಅಪಘಾತವಾಗಿವೆಂದು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ, ವಾಹನ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ದ್ವಿಗುಣವಾಗಿದೆ. ಈ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಯಲು ಏನು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದರೆ, ಅವರು ತಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಪ್ತಾಹಗಳನ್ನು ಆಚರಣೆ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ, ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವವರು ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳೋ ಅಥವಾ ವಾಹನ ಚಾಲಕರೋ? ಅಪಘಾತಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಆಗುತ್ತಿರುವುದು ಲಾರಿಗಳು, ಬಸ್ಸುಗಳು ಟೆಂಪೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಂದ. ಇನ್ನು ಮೇಲಾದರೂ ಈ ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಪ್ತಾಹದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಾರ ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ತಿಳುವಳಿಕೆ ನೀಡಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿರಾ ಎನ್ನುವುದು ಮೊದಲನೆಯ ಪ್ರಶ್ನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಾವು ಉತ್ತರವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲೇ 52 ಲಕ್ಷ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದರೆ, ಇವುಗಳಿಗೆ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಇನ್‌ಷ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, ಇವೆಲ್ಲವೂ ಆಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು

ಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವಿಳಂಬವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಫಾಸ್ಟ್ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ ಕೋರ್ಟ್‌ಅನ್ನು ಅಪಘಾತಗಳಿಗಾಗಿಯೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ತೆಗೆಯುವರೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಬೇಕು. ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯವಾಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ, ಪದೇಪದೇ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಂಥ ಚಾಲಕರ ಲೈಸನ್ಸ್‌ನ್ನು ಪರ್ಮನೆಂಟಾಗಿ ರದ್ದು ಮಾಡಿ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವರೇ, ಹೇಗೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಕೊನೆಯದಾಗಿ, ಈ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಆಗಿವೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 1 ಲಕ್ಷದ 46 ಸಾವಿರಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿ ಸುಮಾರು 9 ಸಾವಿರ ಜನ ಸಾವಿಗೀಡಾಗಿದ್ದಾರೆ, 62 ಸಾವಿರ ಜನರಿಗೆ ಇಂಜೂರಿಯಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗಿವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಲಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿ ವಾಹನಗಳು 24 ಗಂಟೆಗಳೂ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವುದೇ ಆಗಿದೆ. ಹಾಗಾಗಿ, ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗ್ಗೆ 8 ರಿಂದ ರಾತ್ರಿ 10 ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ ಸರಕು ಸಾಗಿಸುವಂಥ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಷೇಧ ಮಾಡುವರೇ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಬೇಕು. ಕೊನೆಯದಾಗಿ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಮಾ ಕೇರ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಓಪನ್ ಮಾಡಿದ್ದು, ಅಂಥ ಟ್ರಾಮಾ ಸೆಂಟರ್ ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಎನ್ ಹೆಚ್ 63 ಮತ್ತು ಎನ್‌ಹೆಚ್ 13ರ ಸುಮಾರು 150 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇದೆ. ಹಾಗಾಗಿ, ತಾವು ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಕುಷ್ಟಗಿ ಈ ಎರಡು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಮಾ ಕೇರ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಣೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್:ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ವಾಹನಗಳು ಅಪಘಾತವಾಗುತ್ತಿರ ತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ನಿಜಕ್ಕೂ ಕೂಡ ದುರ್ದೈವದ ಸಂಗತಿ. ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ವಾಹನಗಳ ಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು ತಡೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥ ಶಕ್ತಿ ಇರಲಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬಾರಿ ಕೆಟ್ಟದಾದಂಥ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತೇವೆ. ಒಳ್ಳೊಳ್ಳೆಯ ಕಾರುಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡುವಂಥ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿಗೆ ನಾವು ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಕಪ್ಪು ಹಣ ಇರತಕ್ಕಂಥವರು ಅಂಥ ಕಾರುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಅವುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾದಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೂ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಕೂಡ ಸರಿಯಾದಂಥ ತರಬೇತಿ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮಗೆ ಇಷ್ಟು ಒಳ್ಳೊಳ್ಳೆಯ ಕಾರುಗಳ, ಅಂದರೆ ಗಂಟೆಗೆ 120–150 ಕಿ.ಮೀ. ಹೋಗುವಂಥ ಕಾರುಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಾಗಲೀ ಅಥವಾ ದೇಶದಲ್ಲಾಗಲೀ ಇರಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಕಾರುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಬಿಎಂ ಡಬ್ಲ್ಯುಯಂತಾದನ್ನಾದರೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಅಥವಾ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮರ್ಸಿಡಿಸ್‌ನ್ನು ಬೇಕಾದರೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಇಂಥಾದ್ದರ ಮೇಲೆ ನಾವು ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹೇರಬಹುದಾಗಿತ್ತು ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಹೇರಲಿಲ್ಲ. ನಾವು ಅದೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಂಥ ಮಾನ್ಯ ವಾಜಪೇಯಿಯವರನ್ನು ಇವತ್ತು ನಾನು ಅಭಿನಂದಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಂಥ ಚತುಷ್ಪತ

ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜನೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕೂಡ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಚಾಲನೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿತು. ಇವತ್ತು ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಪಘಾತಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಹೊಸದಾಗಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಕಲಿತಿರತಕ್ಕಂಥವರು, 18 ವರ್ಷದೊಳಗೆ ಇರುವ ಹುಡುಗರೇ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಇರಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಅರ್ಧ ಭಾಗದಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯೇ ಇವೆ. ಇವರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರೂ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪಾಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಚಾಲಕರು ಸ್ವಯಂನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ, ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ನಾವು ಪೋಲೀಸರ ಮೂಲಕವಾಗಿಯೇ ನಿಗ್ರಹಿಸುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವು ಊಹಿಸಲಿಕ್ಕೂ ಅಸಾಧ್ಯವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಆಗಿದೆ. ಆದರೂ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಇಲ್ಲಿಯ ಏಕಮುಖ ಸಂಚಾರ, ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರುವಂಥಾದ್ದು, ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ತಿರುವು ಮೊದಲಾದಂಥ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೂಚನಾ ಫಲಕಗಳು, ಪ್ರತಿಫಲನವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ದೀಪಗಳ ಅಳವಡಿಕೆ ಇವೆಲ್ಲದರ ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ 2006ರಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳು ಎಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಾವು ನೋಡಬಹುದು. 2000 ದಲ್ಲಿ 626 ಫ್ಯಾಟಲ್ ಅಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳಾಗಿದ್ದರೆ, ಅದು 2001ರಲ್ಲಿ 668, 2002ರಲ್ಲಿ 783, 2003ರಲ್ಲಿ 843, 2004ರಲ್ಲಿ 875, 2005ರಲ್ಲಿ 793 2003ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂಥಾದ್ದು 2006ರಲ್ಲಿ 327ಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಈ ವರ್ಷ ಅಂದರೆ 31.5.2006 ರವರೆಗೆ 342 ಜನ ಸತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ದಯಮಾಡಿ ಕೇಳಿ. ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದೇನೆಂದರೆ ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್: ನಿಮಗೆ ಬೇಕಾದಂಥ ಉತ್ತರವೂ ಅದರಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ ತಾವೇನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದರೆ, ನಿಮಗೆ ಯಾವುದನ್ನು ಅಣಕಿಸಬೇಕು ಎನಿಸುತ್ತದೋ ಅದನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸತಕ್ಕಂಥದ್ದೂ ಒಂದು ಕೆಲಸ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ....

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ಹಾಗಲ್ಲ, ...

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್: ನೀವೇನು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳುತ್ತೀರಿ ಅಥವಾ ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಿಮ್ಮ ಸಲಹೆ ಏನೆಂದು ಹೇಳಿಬಿಡಿ.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ನಾನೇನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ ಎಂದರೆ, ಈ ರೀತಿಯ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಯುವ ಸಲುವಾಗಿ ಏನು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ? ನಾವು ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ತಾವು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ನನ್ನ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೆಂದರೆ, ವಾಹನಗಳನ್ನು ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಅಥವಾ ....

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್: ಉತ್ತರದಲ್ಲಿರುವ ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮಸಂಖ್ಯೆ 3, 4, 5 ಮತ್ತು 6ರಲ್ಲಿರುವುದನ್ನೂ ತಾವು ದಯಮಾಡಿ ಓದಿ.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ಉತ್ತರವನ್ನು ನಾನು ಓದಿದ್ದೇನೆ. ನಾನೇನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದರೆ, ನೀವು ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಒಂದು ವಾರ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಏಕೆ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೊಡಬಾರದು ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಆರ್. ರಮೇಶ್ ಕುಮಾರ್: ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಕಾಶ್‌ರವರೇ, ಹಿಂದೆ ತಾವೂ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿದ್ದಿರಿ. ಈ ರೀತಿ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಲು ಕಾರಣಗಳೇನು ಎಂಬುದು ನಿಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಈಗ ನೀವು ಹೇಳುತ್ತಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರಣಗಳೂ ಸುಮ್ಮನೆ ನಮ್ಮ ಸಮಯವನ್ನು ವೇಸ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಷ್ಟೇ ಆಗಿದೆ. ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮತ್ತು ಪೋಲೀಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ಯಾವ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ರೋಡ್ ಮೇಲೆ ಇರಲಿಕ್ಕೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಾಲಾಯಕ್ಕೋ ಅವುಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟನ್ನು ಅವರು ಅಷ್ಟು ಧೈರ್ಯವಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ಅದರ ಜಾಲ ಕೆಳಗಿನಿಂದ ಮೇಲಿನವರಿಗೆ ಹಬ್ಬಿದೆ ಎಂದು ಅರ್ಥ. ಯಾವ ವೆಹಿಕಲ್ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬರಲು ಅರ್ಹತೆ ಪಡೆದಿರುವುದಿಲ್ಲವೋ, ಅಂಥ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗೆ ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಟ್ಟು, ಅದು ರೋಡ್ ಮೇಲೆ ಬಂದಾಗ ಅಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗದೇ ಮತ್ತೇನಾಗುತ್ತದೆ? ಟೋಮಾಟೊ ಹಾಕುವ ಟೆಂಪೋಗೆ ಜನರನ್ನು ತುಂಬುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಟೈರ್ ಒಂದು ಕಡೆಗೆ ಇರುತ್ತದೆ, ಸ್ಟೇರಿಂಗ್ ಒಂದು ಕಡೆಗೆ ಇರುತ್ತದೆ, ಕೆಲವೆಲ್ಲಾ ಕಿತ್ತುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅಂಥ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಳಗೆ ಮೇಲೆಲ್ಲಾ ಜನರು ನೇತಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. How are these vehicles moving about How do they get the fitness certificate? ಆಮೇಲೆ ಜನರು ಸತ್ತಮೇಲೆ, ಲೋಕಲ್ ಎಂಎಲ್‌ಎ ಗಳಾದ ನಮ್ಮ ಡ್ಯೂಟಿ ಎಂದರೆ, ನಾವು ಊರಿನಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಯಾರಾದರೂ ಸತ್ತುಹೋಗಿಬಿಟ್ಟರೆ, ಲಾಸ್ಟ್ ಮಿನಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವಾಯಿತು ಎಂದು ಸುಮ್ಮನೆ ಲಿಪ್ ಸಿಂಪಥಿ ತೋರಿಸುವುದು ಆಗುತ್ತದೆ. Then the whole thing closes. ಟಿವಿಗೆ ಒಂದು ನ್ಯೂಸ್, ನ್ಯೂಸ್‌ಪೇಪರ್‌ಗೆ ಒಂದು ನ್ಯೂಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಟಿಫೈ ಮಾಡಬೇಕಾದಂಥ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ? ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಹೇಗೆ? What are the reasons? Why is the police keeping quiet?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಮಾನ್ಯ ರಮೇಶ್ ಕುಮಾರ್‌ರವರೆ, ಈಗಾಗಲೇ ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರ ಆರಂಭವಾಗಿ ಒಂದೂವರೆ ಗಂಟೆಯಾಯಿತು.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 52 ಲಕ್ಷ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ದಯಮಾಡಿ ನಾನು ಹೇಳುವುದನ್ನು ಕೇಳಿ. ಇನ್ನೂ ಐದಾರು ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಇನ್ನು ಮೇಲೆ ನಾವು ಒಂದು ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರವನ್ನು ಮುಗಿಸಬೇಕಾದರೆ,

ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಯಾರು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳಿರುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಒಂದೆರಡು ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಮುಗಿಯುತ್ತದೆ. ಅಥವಾ ಹಾಗೆ ಬೇಡ, ಹೆಚ್ಚು ಜನರಿಗೆ ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರವನ್ನು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳೋಣ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸದನ ಏನಾದರೊಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಕೊಟ್ಟರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಆರ್. ರಮೇಶ್ ಕುಮಾರ್: ದಯಮಾಡಿ ಕ್ಷಮಿಸಿ. ನಾವೂ ಅಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಾವು ಕ್ವೆಶ್ಚನ್ಸ್‌ಅನ್ನು ಲಿಸ್ಟ್ ಮಾಡುವಾಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮಹತ್ವದ ಸ್ವರೂಪವಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳೇ ಬೇರೆ, ಆಯಾ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳೇ ಬೇರೆ ಇರಬೇಕು. ಲಿಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅದು ಅರ್ಧ, ಇದು ಅರ್ಧ ಇರಬೇಕು. ಆಯಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದಾಗ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸದಸ್ಯರುಗಳಷ್ಟೇ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮಹತ್ವದ ಸ್ವರೂಪವಿರುವ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಬಂದಾಗ, ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕಿದವರು ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಕೇಳದೇ ಹೋದರೂ ಕೂಡ, ಯಾವುದಾದರೂ ಇಂಪಾರ್ಟೆಂಟ್ ವಿಷಯ ಮಿಸ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಸದಸ್ಯರು ಅದನ್ನು ಕೇಳಬಹುದು. That is the inherent right of the Members of this House.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಹಾಗಾದರೆ ಕೊನೆಗೆ ಎರಡು ಗಂಟೆ question hour ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳೋಣ.

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಆರ್. ರಮೇಶ್ ಕುಮಾರ್: ಅಲೋ ಮಾಡುವುದು ಬಿಡುವುದು ಇದು ತಮಗೆ ಬಿಟ್ಟ ವಿಚಾರ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಮಾನ್ಯ ರಮೇಶ್‌ಕುಮಾರ್‌ರವರೇ, ಈಗ ಎಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ?

ಅಡಚಣೆ

ಶ್ರೀ ಕೆ.ಆರ್. ರಮೇಶ್ ಕುಮಾರ್ (ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ) ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಮ್ರತೆಯಿಂದ ವಿನಂತಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕಂಥ ಹಕ್ಕು ವಿಧಿತವಾಗಿ ಈ ಸದನದ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿ ಇದೆ. ಅವಕಾಶ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥದ್ದು, ಬಿಡತಕ್ಕಂಥದ್ದು ತಮ್ಮ ವಿವೇಚನೆಗೆ ಬಿಟ್ಟಿರುವಂಥದ್ದು. ಪ್ರಶ್ನೆಯ ಸ್ವರೂಪ, ಕೇಳತಕ್ಕಂಥವರು ಯಾವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿ ತಾವು allow ಮಾಡಬಹುದು. ದಯಮಾಡಿ ಸಾರಾಸಗಟಾಗಿ ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳತಕ್ಕಂಥ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ತಡೆಯಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಜೆ.ಸಿ.ಮಾಧುಸ್ವಾಮಿ: (ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ) ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಇವರ Lane system ಬಂದ ಮೇಲೆ ಎಡಗಡೆಯಿಂದ overtake ಮಾಡುತ್ತಾರೋ, ಬಲಗಡೆಯಿಂದ overtake ಮಾಡುತ್ತಾರೋ, overtake ಮಾಡಿದವರು ಯಾವ lane ನಲ್ಲಿ ಹೊಗಬೇಕೆನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಈವರೆಗೆ ಯಾವ ಪೋಲೀಸ್‌ನವರೂ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ತಾವು ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿ. ವಾಹನ ಓಡಿಸುವವರು ಬಲಗಡೆಗೆ ಬರುತ್ತಾರೋ ಅಥವಾ ಎಡಗಡೆಗೆ ಬರುತ್ತಾರೋ

ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, auto-rikshaw, two-wheelersಗೆ ಯಾವ stage ಬಂದಿದೆ, ಯಾವುದೇ traffic ಗಳಲ್ಲಿ ನಾವು vehicles ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಯಾರ ಮಧ್ಯೆಯಾದರೂ ಬಂದುಬಿಟ್ಟು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ try ಮಾಡುವುದು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ದುರಂತವಾಗಿದೆ. ತಾವೇನಾದರೂ ನಿಗಾ ಇಟ್ಟು ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಬರುವ Auto-rikshaws, motor cycle ಹೇಗೆ ಬರುತ್ತವೆ ನೋಡಿ ಎಂದು ನಾನು Commissioner ರವರಿಗೆ ಕಾಗದ ಬರೆದಿದ್ದೆ. Peenya Dasarahalli ಭಾಗಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಒಂದೊಂದು Auto ದಲ್ಲಿ 10 ರಿಂದ 12 ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು driver seat ಹತ್ತಿರವೂ ಕುಳಿತಿರುತ್ತಾರೆ. Driver ಎರಡಕ್ಕೂ ಕುಳಿತಿರುತ್ತಾರೆ, driver ಬಲಕ್ಕೂ ಕುಳಿತಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಾವು Police ಇಟ್ಟು ನಿಗ್ರಹ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ತಾವು ಒಂದು ಕಾಯಿದೆ ಮಾಡಿ ಸರ್, overtake ಮಾಡಬೇಕು, overtake ಮಡಿದವನು left ನಲ್ಲಿಯೇ pass ಆಗಬೇಕು, ಯಾರು overtake ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಾನೋ ಅವನು ಮಾತ್ರ right ನಲ್ಲಿ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಬೇಕು. ಆದರೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಲಾರಿ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಲಾರಿ move ಆದರೆ ಅವೆರಡೂ ಒಟ್ಟಿಗೇ move ಆಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಅದರ ಹಿಂದುಗಡೆ ನಾವು ಸುಮ್ಮನೆ ಬರುತ್ತಿರಬೇಕು. ತಾವು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿ ಹೋದರೂ ಅಷ್ಟೆ. ಯಾರೂ ಸಹ overtake ಮಾಡಿ side ಗೆ ಬರುವಹಾಗಿಲ್ಲ. Right ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವವನು left side ಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹಿಂದಿನವನು left ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದು, ಅವನು left ಗೆ ಬಂದು accident ಆಗುವುದು, Motor Cycle ನವರು ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿಯೇ ಬಂದು ಕಾರುಗಳ ಮುಂದೆ cut ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಏನಾದರೂ ಅದನ್ನು ನೋಡಿಬಿಟ್ಟರೆ ನಾವೆಲ್ಲಾ car drive ಮಾಡುವುದನ್ನು, touch ಮಾಡುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಈ ದುಸ್ಥಿತಿಗೆ ತಾವೇ ಕಾರಣ, ಪೋಲೀಸ್‌ನವರೇ ಕಾರಣ. ಮೂರು ಸಲ ನಾನು ಪೀಣ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಏನು ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಇಲ್ಲಿ, ಇಲ್ಲಿ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ, ಹೀಗೆ ಬಂದು ಇಲ್ಲಿ right ಗೆ cut ಮಾಡುತ್ತಾರಲ್ಲಾ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಹೋಗಿದ್ದೇನೆ. ಯಾವುದಾದರೂ ಕಾರು ಇರಲಿ, motor cycle ನಲ್ಲಿ ಬಂದು sudden ಆಗಿ cut ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಬರುತ್ತಾನೆ ಆಟೋದವನು ಈ ಕಡೆಗೆ cut ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಯಾವ vehicle ಆದರೂ ಹೋಗುತ್ತಿರಲಿ, speed ಆಗಿ ಹೋಗುವ vehicle ಗಳನ್ನು control ಮಾಡುವುದು ಹೇಗೆ? ಹೋಗುವುದು ಹೇಗೆ? ಅವರು over-take ಯಾವ ಕಡೆಯಿಂದ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ? ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ತಾವು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. Over-taking ಅನ್ನು ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು? ಬಲಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಡಬೇಕೆ ಅಥವಾ ಎಡಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕೆ? ಎಡಗಡೆಯಲ್ಲಿಯೂ ನುಗ್ಗುವುದು ಬಲಗಡೆಯಲ್ಲಿಯೂ ವಾಹನ ನುಗ್ಗಿದರೆ accident ಆಗದೆ ಇರುತ್ತದೆಯೇ? Accident ಆಗದಿರುವ ಹಾಗೆ ತಾವು ಇನ್ನೂ control ಮಾಡಬಹುದು. N.H.-4, lane ಆಗಿರುವುದು ನಮಗೆ ದುರಂತ ಆಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ. ಎದುರುಗಡೆಯಿಂದ vehicle ಬಂದಾಗಲಾರೂ ಯಾರಾದರೂ left ಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಎದುರುಗಡೆಯಿಂದ vehicle

ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದ ಮೇಲೆ ಯಾರೂ ಸಹ left ಗೆ pass ಆಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ನಾವೀಗ ಅವರ ಹಿಂದೆಯೇ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ತಪ್ಪಾಗಿ ಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತೇನೋ ಈ ಚತುಷ್ಪಥ road ಆಗಿರುವುದು, ಕನಿಷ್ಟ ಎದುರುಗಡೆ vehicle ಬಂದಾಗಲಾದರೂ ಅದು ಹೋದ ಮೇಲೆ ನಾವು pass ಆಗುತ್ತಿದ್ದೇವಲ್ಲಾ ಎಂದು ನಾವು ಅಂದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ ಆ ರೀತಿ pass ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಎರಡು ಲಾರಿ ಹೋದರೆ ಅವೆರಡೂ ಹಾಗೆಯೇ parallel ಆಗಿ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನಾದರೂ ತಾವು ನಿರ್ಬಂಧ ಮಾಡಲೇ ಬೇಕು. Auto-rikshaw ದಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲೂ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಆ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು 6 ಜನ, 7 ಜನ 8 ಜನ 10 ಜನ ಹತ್ತಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ತಡೆದು ಇಂತಿಷ್ಟೇ ಜನ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ತಾವು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಬೇಕು ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಆಟೋದಲ್ಲಿ ತುಂಬಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ತೆಗೆದಿದ್ದೀರಿ. School ಮಕ್ಕಳು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿಯೇ ಬರಬೇಕೆಂದು ನಿಯಮ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಆ ಮಕ್ಕಳು ಸ್ವಲ್ಪ ಬಚಾವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆಟೋದಲ್ಲಿ ಮಿತಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ನಿಗ್ರಹಿಸದೇ ಹೋದರೆ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಸ್ಮಶಾನ ಮಾಡಿಬಿಡುತ್ತೀರಿ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ರೋಷನ್ ಬೇಗ್ (ಜಯಮಹಲ್): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, Karnataka State Road Safety Council ಎಂದು ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ಇದ್ದು ಇದುವರೆಗೂ meeting ಆಗಿಲ್ಲ. ಆಗಾಗ ಜಿಲ್ಲಾ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ Road Safety Council meeting ಆಗಬೇಕು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಡ meetings ಆಗಿಲ್ಲ. Former D.G.P. ಶ್ರೀ ದಿನಕರ್ ಎನ್ನುವವರು ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ tour ಮಾಡಿ ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದ State Highwaysನಲ್ಲಿ, National Highways ನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಹಳ accident spots ಯಾವ್ಯಾವುದು ಎಂದು ಒಂದು committee report ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಆ accident spots ಯಾವ್ಯಾವುದು ದಿನಕರ್ report ನಲ್ಲಿ identify ಮಾಡಿದ್ದರು. ಆ ದಿನಕರ್ report ಕೂಡ implement ಆಗಿಲ್ಲ. ತಾವು Home Minister ಕೂಡ ಆಗಿದ್ದೀರಿ. ನಾನು ತಮಗೆ ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಇವತ್ತಲ್ಲ ನಾಳೆ ಇದನ್ನು ತಾವು implement ಮಾಡಬೇಕು. All State Highways and National Highways ನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ accident spots ಇವೆ, ಅಲ್ಲಿ red light ಹೊಂದಿರುವ ಒಂದು ಪೋಲೀಸ್ ವಾಹನ ಇರಬೇಕು. Foreign countries ನಲ್ಲಿ ತಾವು ನೋಡಿರಬಹುದು. Highways ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಪೋಲೀಸ್‌ನವರ ಒಂದು vehicle ಇರುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟು ದೂರದಿಂದಲೇ speed ಆಗಿ ಬರುತ್ತಿದವನು police vehicle ನೋಡಿ ಸ್ವಲ್ಪ slow ಆಗುತ್ತಾನೆ. Automatic ಆಗಿ vehicle slow ಆಗುತ್ತದೆ. So, ಅದಕ್ಕೆ every 60 k.m.s. or 50 k.m.s. ಒಂದು police vehicle ರಾತ್ರಿ ಹೊತ್ತು ಕೂಡ ಇರಬೇಕು. 24 hours ಕೂಡ ಅಲ್ಲಿ police surveillance ಇದ್ದರೆ ಈ accidents ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆ ಮೇಲೆ ದಿನಕರ್ committee ಯವರು ಏನು report ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು, ಯಾವ್ಯಾವ spots identify ಆಗಿದೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ತಾವು, Transport Minister

ಯಾರಿದ್ದಾರೆ ಅವರು ಚರ್ಚೆಮಾಡಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಿ ಈ Road Safety Council, ಕಳೆದ ಐದಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಇಲ್ಲಿ meeting ಆಗಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ದಯವಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು implement ಮಾಡಬೇಕು.

(ಅಡಚಣೆ)

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ತರಬೇತಿ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಮಾಡಬೇಡಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು accident ಆಗುತ್ತಿರುವುದು ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ. Bangalore is the highest accident city in the world. ದಯವಿಟ್ಟು ಅದನ್ನು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಿ. ಹಾಗೆಯೇ ಈ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಲಾರಿ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ನೀವು ಬೆಳಗ್ಗೆ 8 ರಿಂದ 10 ರವರೆಗೆ ಬಂದ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದೆ. ದಯಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು.

(ಅಡಚಣೆ)

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಶ್ರೀನಿವಾಸಗೌಡ: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಒಂದೇ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಿ ಮುಗಿಸಿಬಿಡುತ್ತೇನೆ. 15 ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವಯಸ್ಸಾದಂಥ vehicles particularly lorries ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರಬಾರದೆಂದು 2000ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು G.O. ಮಾಡಿತು. ಆ ರೀತಿ G.O. ಮಾಡಿದ ಕೂಡಲೇ lorry owners strike ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಮತ್ತೆ ಅದು ಸ್ಥಗಿತವಾಯಿತು. ಇವತ್ತು accidents ಆಗುತ್ತಿರುವ ಸಂಖ್ಯೆ ನೋಡಬಹುದು. ಯಾವ vehicle ಗೆ 15 ವರ್ಷಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದೆ registration ಆಗಿವೆ. ಆ vehicles ಜಾಸ್ತಿ accidents ಆಗುತ್ತಿರುವಂಥದ್ದು. ಅದರಲ್ಲೂ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಈ ಮರಳು, ಕಲ್ಲು, ಜೆಲ್ಲಿ, ಇಟ್ಟಿಗೆಗಳನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು 25 ವರ್ಷ 30 ವರ್ಷ ಹಳೆಯದಾಗಿರುವಂಥ ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ತರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಎಲ್ಲೆಂದರಲ್ಲಿ accidents ಆಗುತ್ತಿವೆ. ಹಾಗಾಗಿ ಇದಕ್ಕೆ ಹಿಂದೆ ಹೊರಡಿಸಿದಂಥ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಇದೆ. ಆ G.O. ಅನ್ನು implement ಮಾಡಿ. ಹೌದು resistance ಇರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ತಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಶಕ್ತಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಆ road accidents ಅನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ದಯವಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು.

(ಅಡಚಣೆ)

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್: ಪೋಲೀಸ್‌ನವರು ಒಂದು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಒಳಗೆ ತಲೆಹಾಕಿ ಮೂಸಿ ಮೂಸಿ ನೋಡುತ್ತಾರಲ್ಲಾ ಅದೇಕೆ? ದಯವಿಟ್ಟು ಹೇಳಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರತಿ ಸಲವೂ ಪ್ರತಿ ವಾಹನವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಮೂಗು ಹತ್ತಿರ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಅವರ ಗತಿ ಏನಾಗಬೇಕು? ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನನ್ನ ಕಾರ್ ಹತ್ತಿರವೂ ಬಂದ. ಏನೂ ಸಿಗಲಿಲ್ಲ. ಅವನು ಹಾಗೆಯೇ ಹೋದ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್ (ಗೃಹ, ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಸಂಸದೀಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಚಿವರು): ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮಾನ್ಯ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್‌ರವರು ಆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮೂಸಿ ಮೂಸಿ ನೋಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅವರು ನಿಷ್ಣಯೋಜಕರು. ನೀವು teetotaler. ಆದ್ದರಿಂದ ನೀವು ಕುಡಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಪೋಲೀಸ್‌ನವರು ಬಂದು ವಾಸನೆ ಏಕೆ ನೋಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ಕುಡಿದು driving ಮಾಡಬೇಡಿ ಕಾನೂನು ಇದೆ. ಈಗೆಲ್ಲ ಮಕ್ಕಳದ್ದು ಪಬ್ ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ. ಆ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಮದ್ಯಪಾನ ಮಾಡಿಕೊಂಡು driving ಮಾಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಆ ರೀತಿ ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನೀವು ಆ ತರಹದವರು ಅಲ್ಲ ಎಂದು ಅವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ.

(ಅಡಚಣೆ)

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ದಯಮಾಡಿ ಎಲ್ಲರೂ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ. ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ.

(ಅಡಚಣೆ)

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ.ಪ್ರಕಾಶ್: ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರ ನಡೆಯುವಂಥದ್ದು ಎಲ್ಲರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ರಾಯರೆಡ್ಡಿಯವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರು ಲೋಕಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದಂಥವರು. ಎಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವದ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಇರಲಿ ಒಂದು ಗಂಟೆ ಆದಮೇಲೆ ಎಲ್ಲವೂ lapse ಆಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ನೋಡಿ ನಮ್ಮ ಉಳಿದಿರತಕ್ಕಂಥ ಗೆಳೆಯರು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು, ತಾವೆಲ್ಲರೂ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳೆಲ್ಲವೂ ಬಹಳ ಅರ್ಹವಾದಂಥವು ಸರ್ಕಾರ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲೇಬೇಕಾಗಿರುವಂಥವು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮಹತ್ವವಾಗಿರುವಂಥವು. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಒಂದು ಗಂಟೆಯೊಳಗಾಗಿಯೇ ಮುಗಿಸಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಎಂದು ನಾವೇ ನಿಯಮವನ್ನು ರಚನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಮಹತ್ವಪೂರಿತವಾದಂಥ ವಿಷಯವನ್ನು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿದ್ದರೆ ಅವರು ಯಾರೋ ಕೇಳಿದ ಪ್ರಶ್ನೆಯಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಚರ್ಚೆಗೆ ಬರಲಿ ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಅಥವಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂಥ ಆಯವ್ಯಯದ ಮೇಲಿನ ಚರ್ಚೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಇಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಜ್ಞೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀನಿವಾಸಗೌಡರೇನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದರು, ಅದನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಒಪ್ಪಿದ್ದೇನೆ. ಆ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಜ್ಞೆ ಆಗಿದ್ದು ಯಾವಾಗ? ಆ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಜ್ಞೆ ಆದಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಏಕೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಿಲ್ಲ? ಯಾವುದೇ ಸರ್ಕಾರ ಆದರೂ ಕೂಡ ರಾಜಕೀಯ ಇಚ್ಛಾಶಕ್ತಿಯ ಕೊರತೆ ಇದೆ. ಈ ಮರಳಿನವರ ಪರವಾಗಿ, ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಲ್ಲು ಹೇರಿಕೊಂಡು ಬರುವವರ ಪರವಾಗಿ 15 ವರ್ಷಗಳಷ್ಟು ಹಳೆಯ ಗಾಡಿಗಳ ಪರವಾಗಿ, ಹೊಗೆ ಉಗುಳುವಂಥ ಈ ವಾಹನಗಳ ಪರವಾಗಿ ನಾವೇ ಜನಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳಾದಂಥವರು, ಪಾಪ, ತುಂಬಾ ಬಡವರು ಎಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ? ಅವರು ಬದುಕುವುದು ಹೇಗೆ? ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಮರಳು ಎಲ್ಲಿಂದ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾವೇ

1-00 ಪಿ.ಎಂ

representation ಕೊಡುವವರು. ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನಾವು ಯಾವುದೇ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟು ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಒಂದು ಕಡೆಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ರಾಜಕೀಯ ಇಚ್ಛಾಶಕ್ತಿಯ ಕೊರತೆಯಿಂದಲೂ ಕೂಡ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿವೆ. ರಾಜಕೀಯ ಅಪಘಾತಗಳೂ ಕೂಡ ಆಗಿವೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪಘಾತಗಳೂ ಆಗಿವೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಪಘಾತಗಳೂ ಕೂಡ ಆಗಿವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ contributory negligence ಎನ್ನುವುದೂ ಕೂಡ ಇದೆ ಕೇವಲ ಚಾಲಕನಿಂದಲೇ ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆಂದಲ್ಲ. ಚಾಲಕನ ಜೊತೆಗೂ ಕೂಡ ಇವನು ಸರಿಯಾದಂಥ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಮತ್ತೊಬ್ಬ ಗಡಿಬಿಡಿಯಲ್ಲಿರುವಂಥ Mr. wheeler ಎಂದು ಅವನನ್ನು ಕರೆಯುತ್ತೇವೆ. 120, 150 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡತಕ್ಕಂಥ ಗಾಡಿ ಕೊಂಡುಕೊಂಡವನು ಅದರಲ್ಲಿ ಕುಳಿತ ತಕ್ಷಣ ಅವನು automatically will become Mr. wheeler. Accelerator ಮೇಲೆ ಕಾಲಿಟ್ಟದ್ದನ್ನು ಅವನು ಹೊರಗಡೆ ತೆಗೆಯುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಆ ತರಹದಲ್ಲಿ ಬಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ವ್ಯಕ್ತಿಯ contributory negligence ನಿಂದಲೂ ಕೂಡ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿವೆ. ನಿಮ್ಮ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸಾರ್. ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೇವಲ ಮಕ್ಕಳಿಗೇ ಕೊಡಬೇಡಿ. ಬೇರೆಯವರಿಗೂ ಕೊಡಬೇಕೆನ್ನತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೂಡ ನಾವು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಉತ್ತರಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ರಸ್ತೆ ತಿರುವುಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥಿಂಥದ್ದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ: ಚಾಲಕರಿಗೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರತಿಫಲಕಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಇಲಾಖೆಯು, ಸರ್ಕಾರದ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ ರೆಂಬೆಗಳು ಅಡ್ಡ ಬಂದದ್ದನ್ನು ಕತ್ತರಿಸಿ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕಂಬಗಳು ಬಂದಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದು ತೆಗೆದು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಈ ತರಹದ ವ್ಯಂಗ್ಯದ ನಗುವಿಗೆ ನಾವೇನೂ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ತಾವು ಹೇಳಿದ್ದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದಾದಂಥ ಸಲಹೆ. ತರಬೇತಿಯನ್ನೂ ನಾವು ಚಾಲಕರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಆಯಿತೆ, ಸಂತೋಷವಾಯಿತೆ?

(ಅಡಚಣೆ)

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಈಗ ಮುಂದಿನ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಹೋಗೋಣ. ಪದ್ಮನಾಭ ಕೊಠಾರಿಯವರು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ: ನಾನು ವ್ಯಂಗ್ಯವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿಲ್ಲ.

(ಅಡಚಣೆ)

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಪ್ರಶ್ನೆ ಮುಗಿದಿದೆ. ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ. ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಕಾಲ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ..

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಮಾನ್ಯ ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪನವರೆ, ನಿಮ್ಮ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು RDPR ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನೀವೇನು ಮಾಡಿದ್ದೀರೆಂದರೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರಿಗೆ ಕೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇದು RDPR ಇಲಾಖೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು, ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ: ಹೋದ ಸಾರಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳಿದ್ದೆ, ☐ ಈಗ RDPR ಇಲಾಖೆಗೆ transfer ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದರೆ ಹೇಗೆ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಅದನ್ನು ನೋಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಉತ್ತರ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು RDPR ಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನೋಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ನೋಡಿಸಿಬಿಟ್ಟು ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ: ಏನೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲಿ? ಹೋದ ಸಾರಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಅರ್ಥವಾಯಿತು. ಅದನ್ನು ನೋಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ನೋಡಿಸಿಬಿಟ್ಟು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬರುತ್ತೆಯೋ? ಆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಎಂಬುದನ್ನೂ ನೋಡಿ ನಿಮ್ಮ ಪ್ರಶ್ನೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ: ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಯಾವಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ಎಂದಾದರೂ ಹೇಳಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು.

MR. SPEAKER: RDPR ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. RDPR ಗೆ ನಾವು ಮತ್ತೆ Check up ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟು RDPR ಗೆ ಬಂದಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಅವತ್ತು ಕೊಡಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ: ಹೋದ ಸಾರಿ bridge ನ ಬಗ್ಗೆ PWD ಯವರು ಇದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಈಗ ಇದನ್ನು ನೋಡಿಸಬೇಕಲ್ಲಾ, ಏನು ಮಾಡುವುದು? ಈ ತರಹದ ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ನೋಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ: ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಏನೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದಿರಿ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು: ಮಾನ್ಯ ಕುಮಾರ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪನವರೆ, ಈಗ RDPR ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಬರೆತ್ತದೆಂದು ಇವರು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯವರು ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಈ RDPR ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಎರಡು ಇಲಾಖೆಗಳನ್ನೂ ಸಹ ನಾವು ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಡಿ ಯಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಖಚಿತವಾದ next day ನಾನು ಕೊಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅವರಿಗೆ ಬಂದರೆ ಅವರದ್ದು, ಇವರಿಗೆ ಬಂದರೆ ಇವರದ್ದು.